



TITLE:

# 京大東アジアセンターニューズレター 第491号

AUTHOR(S):

京都大学経済学研究科東アジア経済研究センター

---

CITATION:

京都大学経済学研究科東アジア経済研究センター. 京大東アジアセンターニューズレター 第491号. 京大東アジアセンターニューズレター 2013, 491

ISSUE DATE:

2013-10-28

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/179388>

RIGHT:

## 目次

- 自動車シンポジウムのお知らせ
- アジア中古車流通研究会のお知らせ
- 講演会のお知らせ
- 中国経済研究会のお知らせ
- 続・多国籍中小企業奮戦記 : バングラデシュ編
- 読後雑感 アジア編 : 2013年 第18回
- 上海街角インタビュー ④
- 【中国経済最新統計】

主催

京都大学東アジア経済研究センター

共催

東京大学ものづくり経営研究センター

後援

京都大学東アジア経済研究センター協力会

## アジア自動車シンポジウム

## 黎明期のミャンマー自動車市場

—進出すべきか否か、その判断基準を考える—

■京都会場 2013 年 12 月 7 日(土) 13 時  
京都大学百周年時計台記念館 2 階国際交流ホール

■東京会場 2013 年 12 月 9 日(月) 13 時  
京都大学東京オフィス(品川インターシティA棟 27 階)

総合司会

13:00-13:30

挨拶 京都大学大学院経済学研究科長 植田和弘

13:30-14:30

京都大学大学院経済学研究科 教授 塩地 洋

日系企業から見たミャンマー自動車産業(仮題 以下同)

14:30-15:00

鹿児島県立短期大学 講師

山本 肇

自動車産業—政策・発展史・今後の展望

15:15-15:45

事業創造大学院大学 教授

富山 栄子

輸入規制を受けている新車市場

15:45-16:15

住友商事 自動車リテイルファイナンス事業部

木村 将裕

金融事情と販売金融現況

16:15-16:45

慶應大学経済学部 准教授

三嶋 恒平

オートバイ流通の実態

16:55-17:00

閉会挨拶

17:15-18:45

懇親会 参加費 2000 円(協力会会員は無料)

司会 京都大学経済学部特任教授/東アジア経済研究センター協力会理事 宇野輝

開会挨拶 京都大学東アジア経済研究副センター長/京都大学経済学部准教授 矢野剛

閉会挨拶 京都大学東アジア経済研究センター協力会長/京都大学経済学部名誉フェロー 大森経徳

参加の御申込は、塩地 [shioji@econ.kyoto-u.ac.jp](mailto:shioji@econ.kyoto-u.ac.jp) に会場名、氏名・所属、懇親会出欠を御連絡ください。  
東京会場は定員100名、京都会場300名です。お早めにお申し込みください。

\*\*\*\*\*

## 第7回 アジア中古車流通研究会

主催：京都大学東アジア経済研究センター

後援：京都大学東アジア経済研究センター協力会

2013 年 11 月 9 日(土) 13 時

於：京都大学東京オフィス (品川インターシティ A 棟 27 階)

司会 東京都市大学 教授 井上隆一郎

### 1. 短発話

13:00-13:40

☐未定

### 2. 報告

13:40-15:30

☐藁科 吉晴 (日本中古車輸出業協同組合/藤山トレーディング)

☐横堤 俊人 (日本中古車輸出業協同組合/平和オート)

日本の中古車輸出の現状について

☐塩地 洋 (京都大学)

新車ディーラーによる中古車輸出の可能性を探る

☐種谷 謙一 (セントパーツ)

日本からのリサイクル部品の輸出

### 3. ディスカッション

15:45-17:00

☐質疑応答

終了後 懇親会 (品川インターシティ 2 階 会費3000円程度, 領収書発行)

なおこの研究会は京都大学東アジア経済研究センター協力会の法人会員・個人会員のみが参加できるクローズドな研究会です。非会員で参加希望の方は塩地 [shioji@econ.kyoto-u.ac.jp](mailto:shioji@econ.kyoto-u.ac.jp) まで協力会への入会手続きをお問い合わせください。

\*\*\*\*\*

---

## 講演会のお知らせ

主催：京都大学東アジア経済研究センター

### 『中国経済成長モデルとその転換への挑戦』 （“中国增长模式与转型挑战”）

講師 中国人民大学経済学院教授 陶 然

司会：矢野剛（京都大学経済学研究科准教授）

日時：2013年12月3日（火） PM 4:30-6:00

場所：京都大学法経五番教室

使用言語：中国語－日本語 逐次通訳（同時通訳ではありません）

\*\*\*\*\*

### 「中国経済研究会」のお知らせ

2013年度第5回（通算第37回）の中国経済研究会は下記の要領で開催することになりました。今回は中国復旦大学日本研究センターの戴曉芙先生より、日本でも大いに注目されている中国の土地財政やシャドーバンキングの問題についてお話をさせていただきますので、大勢の方のご参加をお待ちしております。

記

時 間：2013年11月19日（火）16:30－18:00

場 所：京都大学吉田キャンパス・法経済学部東館・地下1階みずほホール

報告者：戴曉芙（復旦大学日本研究センター副教授）

テーマ：中国の「土地財政」と地方政府の投融资プラットフォーム問題について

注：本研究会は原則として授業期間中の毎月第3火曜日に行います。2013年度における開催（予定）日は以下の通りです。

前期：4月23日（火）、5月21日（火）、~~6月18日（火）~~、7月23日（火）

後期：10月22日（火）、11月19日（火）、12月17日（火）、1月21日（火）

（この件に関するお問い合わせは劉徳強（liu@econ.kyoto-u.ac.jp）までお願いします。なお、研究会終了後、有志による懇親会が予定されています。）

\*\*\*\*\*

### 続・多国籍中小企業奮戦記：バングラデシュ編

21. OCT. 13

中小企業家同友会アジア情報センター代表  
東アジアセンター外部研究員（協力会副会長）  
小島正憲

#### 《 感激の花束 》

##### 1. バングラデシュで、再び、工場現場に立つ

バングラデシュのわが工場は、わが社の日本人スタッフや中国の合弁工場からの中国人スタッフの技術支援の結果、設立後2年間で1200名ほどの規模となり、品質・生産性ともに、ある程度の水準にまで到達し、ようやく損益分岐点をクリアーすることができるようになった。しかしこの工場が、期待通り大きな利益を産み出すかどうか、あるいは数千名の規模にまで自力で拡大可能かどうか、中国の代替工場に成長可能かどうかはまだ定かではなかった。またイスラム教徒の労働者に、中国やミャンマーでの戦術が通用するかどうか、私には判断できなかった。

私はこの2年間、この工場に深く関与することはなかった。この工場の運営には、わが息子を現地責任者として、またわが社の最高幹部が全面的に責任を取っており、私が口を挟む筋合いのものではなかったし、私は小島衣料の経営現場からすでに引いた身であり、そのような私が再び現場に出張れば、わが息子やわが社の最高幹部のモチベーションを削ぐことは必定だと思っていたからである。それでもその最高幹部がその地位を後進に譲ることになり、にわかに私はこの工場の行く末について、自分自身の目で確認し、自らの頭で判断することを迫られることとなった。もちろん私はわが息子の力量を疑っていたわけではない。この工場が悪戦苦闘することが、その成否の如何にかかわらず、わが息子のよい経営経験となると考えていたからである。しかし元経営者として、小島衣料のオーナーとして、父親として、この工場の可能性を判断する必要性を強く感じたので、2012年10月、この工場の現場に入り、老骨に鞭打って、陣頭指導に立つことを決断した。その際、私がもっとも強く意識したのは、「わが息子の邪魔をしてはならない」ということだった。わが息子は、まったく工場運営経験がないのに、この2年間、バングラデシュの地に土着し、わが社の最高幹部の良き指導を受け、この工場をここまで造り上げてきた。彼にはその自負がある。私もそれを高く評価している。ただ私は、「オヤジが息子の成果を横取りした」とも、「オヤジが息子の成果を台無しにした」とも言われたくなかったからである。



私個人としては、イスラム教の国で縫製工場経営を行い、イスラム教徒に深く関わり、その本性を知ることで自らの哲学を深化させることができると考えており、内心では期するものがあつた。

## 2. サボタージュ

現場に入ってまず私は、縫製ラインの雰囲気やワーカーの手さばき、班長の動きなどを一通り見て回った。そして「この工場はそこそこ出来上がってきており、大幅なシステム改善は必要がない」と判断した。しかし同時に私は、「私ならば、おそらく生産性はまだ50%ほどアップさせられるし、不良率もかなり低減させられる」と確信した。さらに、「残念ながら私の理想とする生産システムとは若干違う」とも感じた。もちろんそれは工場にとって致命的な欠陥ではなく、将来、機会を見て改善した方がよいという程度のものであつた。

私は翌日から、わが息子の了解のもとで、ある班に入り、そこの生産性アップと不良率の低減を行うことにした。もちろん私はこの班を、短期間でこの工場のモデル班に仕立て上げたいと勢い込んでいたし、それで「オヤジの面子」を保とうとも考えていた。その班は30数人で構成されており、まだ立ち上げられて3か月ほどの新班だった。ワーカーも新人が多かった。まず私は、各ワーカーの作業のタイムを計るために、ストップウォッチを持ってワーカーの側に立った。これはどの国でも、私が工場現場の指導に入るとき、まず行う常套手段であつた。タイム測定を行い判ったことは、この班の各ワーカーの技量にかなりの差があり、作業割り当てはアンバランスであり、不公平であるということだった。作業手順もバラバラだった。私は全員のタイムを計り終わって、午後から工程改善に入ろうと思い、ひとまず現場を離れた。

午後、現場に入ると私は驚いた。明らかに午前中とは各ワーカーの雰囲気が違っていただからである。ワーカーたちは仏頂面をし、わざとゆっくり作業をしていたし、中には明らかに手を止めて、作業を放棄している者もいた。サボタージュの発生である。すぐに私は班長を呼び寄せて、その理由を問い質した。班長は、ワーカーたちが私の午前中の行動を見て、「私たちは追い立てられてまで仕事をしたくないと言っている」と答えた。私は、中国でもミャンマーやその他の国でも、ワーカーたちからこんなことを言われたことがなかったので、ビックリ仰天した。これは「たいへんなことになった」と思い、わが息子のところに飛んで行き、「あの班でサボタージュが始まった。どうしたら良いだろうか」と聞いた。するとわが息子は平然と、「そんなことは今までに何度もあつた。働くのがイヤならば、クビにすればよい。この工場で働きたいワーカーは門前でたくさん待っている。オヤジは自分の方針通り、好きなようにやればよい」と言い放つた。私はわが息子のその自信満々の言葉に驚いた。しかし同時に私は、その言葉とは裏腹に、わが息子の顔が、「オヤジ、オレに迷惑を持ち込まないでくれ」と、私を咎めているように感じた。私はすぐにそれまでのやり方を止め、しばらく各ワーカーの動きを静観することにした。

## 3. 涼風とワーカーたちのピースサイン

翌日の午後は、いつもより暑かった。暑さに強いはずのバングラデシュ人も、汗をいっぱいかいていた。私は頭から流れ落ちる汗をタオルで拭いながら、作業手順の確認を兼ねて、ワーカーたちの間を歩き回った。するとワーカーたちが肩にかけたスカーフで汗を拭いながら、「暑い、暑い」と私に訴えかけてきた。しかし私には、その暑さを解消する手段はなかったもので、とにかく苦笑いしてその場を逃げ出し、ひとまず窓の近くへ行ってみた。するとその辺りには、



---

心地よい涼風が吹いていた。私は窓辺で涼みながら、この涼風をワーカーたちのところまで届けてやりたいと思い、班の方に目を転じて見た。そしてそこで私は、ラインの最終点に置いてある大型黒板が、せっかくの涼風を遮っていることに気が付いた。さっそく班長に相談して、その黒板の位置を変えさせた。すると涼風がずっとその班に吹き込んでいった。しばらくしてから再び私がワーカーたちの間に入ってしまったとき、ワーカーたちは私にピースサインを送ってくれた。

#### 4. 知恵遅れの青年の笑顔

翌々日、私は各ワーカーの作業手順の改善のため、工程間に入って指導をしていた。私は先日から、一人の青年のアイロン動作が気になっていたのも、そこを集中的に教える予定にしていた。その青年は、体格は立派だったが、作業スピードが遅く、しかもときどき放心したように窓の外を眺める癖があった。私は、彼は若干知恵遅れなのではないかと思った。しかし班長は彼にも一人前の仕事量を与え、それを達成するように厳しく追及していた。彼は班長にいつも大声で怒鳴られていた。私は、彼に作業を手早くこなせるように教え、なんとかして班長から叱られないようにしてやりたかった。そこでまず私は、他の班で同じようなアイロン作業を手際よくこなしているワーカーの動作を彼に見せ、刺激を与えようと思い、彼をそこに連れて行った。しかし彼はその作業をぼんやりと見ていただけで、期待したような効果は出なかった。

それでも私は翌朝、少しでも進歩がないだろうかと思い、最初に彼のところに行ってみた。すると彼は、それまでとはまったく違う笑顔で私を迎えてくれた。私も思わず彼の肩を揉み、「今日もがんばってください」と、日本語で声をかけた。その後、彼の作業は、亀の歩みのようではあったが、少しずつ成果を上げていった。しかしそれよりも私がうれしかったのは、毎朝、彼が笑顔で私を迎えてくれることだった。

#### 5. 不良率低減の方策

3日後、現場で、フロアー長が大声で班長を叱りつけていた。私は何事が起きたのかと思い、すぐにそこに駆けつけ、事態をよく見てみた。どうもフロアー長は、その班の不良品の多さについて、文句を言っているようだった。フロアー長は数分間怒鳴って去って行った。その後、班長は困ったような顔付きをしながら、呆然と不良品の山をみつめていた。私はその班長をなんとか助けてやりたいと思い、班長にその班の不良率を減らすための簡単な方策を教えた。最初、班長は、「そんなことで不良品が少なくなるはずがない」と言い、私のアドバイスを聞かなかった。仕方がなかったので、私は通訳と二人で、まず不良品の山をダンボールケースに詰め込み、検品場所を綺麗に片付けてから、出来上がってくる製品を次々と検品し、製品の不良個所を発見したら、すぐにその場で班長に修理を指示した。さらに1時間ごとに、良品を工場の最終検品室へ持ち込み、その結果をすぐに班へ持ち帰るようにさせた。数時間後、ラインの最終点の不良品はかなり少なくなった。そしてその夜、ダンボールケースに詰め込んだあの不良品を引っ張り出して修理するため、私も班長たちと午後10時まで現場で働いた。翌日から、その班の不良率はどんどん下がって行った。私は班長に、私が教えた方策を、今後もさばらずに続けるように話した。数日後、その方策はフロアー全体に広がり、さらに数日後、工場全体に広まった。そしてその結果、工場全体の不良率が10%近く下がった。

#### 6. SV 養成

4日後、私はワーカーたちのモチベーションをアップさせ、技術を向上させるために、ワーカーたちの間からスーパーヴァイザー＝SV(この工場では班長輔佐をこのような名称で呼んでいる)を数名選出しようと思った。しかもそれを自願制で行ってみようと考えた。イスラム教徒の一般ワーカーたちに技術習得や地位向上の積極的な意欲があるかどうか、彼らが自主的に申し出てくるかどうか、それが班内にどんな波紋を広げるか、などなどこの試行は私には興味のつきないところであった。その反応はすぐに出てきた。朝礼で班長がワーカーたちその旨を伝えと、昼休みに4名のワーカーが班長に申し出てきた。私はその日の作業終了後、ただちにその4名と面接した。彼らはそれぞれにやる気満々であったが、私は彼らの技術水準や作業態度などに精通しているわけではなく、SVへの登用をその場で即座に決定することはできなかった。そこで彼らに、「明日から、私がこの目であなたたちの技量や作業態度、熱意、協調性、統率力、体力などを見してみる。その上で最終決定する」と伝えた。翌日、彼らの動きは、以前とは明らかに違うものとなっていた。それに引っ張られるようにして、班内の雰囲気も活動的になり、製品の流れも順調になっていった。私はそれを見届け、再び、4名と面接をした。事前に私は班長と相談して、彼らの間にSVへの登用順序や登用日時を決めていたので、それを申し渡ししながら、引き続き班内で指導的役割を果たすように話した。彼らは目を輝かせて、私の話を聞いていた。ちなみに彼らは全員20代で、その出身と性別内訳は、イスラム教徒の女性2名と男性1名、ヒンドゥー教徒の女性1名であった。

数日後、生産高が30%ほどアップし、それはその後も持続した。班長は大喜びだった。もちろんその班のワーカーたちも目標達成ボーナスを取得し、ほくほく顔だった。

## 7. 感激の花束

さらに数日後、その日は朝から工場内に、ウキウキした気分が充満していた。今日はボーナス日であり、明後日から工場が1週間の休暇に入るからだ。私も心地よいミシンの音に耳を傾けながら、休暇明けには本格的に工程改善を行おうと思い、その構想を練っていた。私の心も、ワーカーたちと同様にウキウキしていた。それはこの間の体験で、この班を改善できるという明るい希望が持てたからであった。そして私も明日、ひとまず日本に帰って英気を養うこととした。

午後6時の終業間際になって、班長が「ぜひ現場に来てくれ」と私を呼びに来た。私は「何ごとが起きたのだろうか」と思いながら、急いで現場に向かった。私はその班に足を踏み入れ、びっくりした。班長が大きな花束を抱え、ワーカーたちが総出で私を迎えてくれたからである。しかし私は、あまりにも突然のことだったので、その花束を素直に受け取って良いものかどうか迷った。それでとっさに、「カメラを取ってくる」と言って、すぐにわが息子のところに飛んで帰った。私はわが息子に、「班長が花束をくれるようだが受け取ってもよいかな。あの花束は工場からなのか、ワーカーたちが身銭を切って買ったものなのか」と聞いてみた。するとわが息子も怪訝な顔をしながら、「オレも知らない」と言い、すぐに工場の総務部長に事の次第を電話で聞いてくれた。折り返し総務部長から、「その花束贈呈には、工場は関与していません。その班のワーカーたちの自発的な感謝の気持ちであり、ぜひ受け取ってやって欲しい」との答えが返ってきた。私はカメラを抱え、すぐに班に引き返した。ワーカーたちは満面の笑みで私を迎えてくれた。そしてあの青年が私に花束を渡してくれた。私は、汗を拭うようなフリをして、しきりに涙を拭いた。

私は今までに、いろいろな機会に、花束をもらったことがある。しかし今回の花束には、もっとも感激した。ワーカーたちが少ない給料の中から、お金を出し合って贈ってくれた花束は、世界一、美しかった。

そして工場は1週間の定期休暇に入った。私は休暇中、あのワーカーたちに会いたくて、早く休暇が終わればよいと思った。あのワーカーたちといっしょに働けば、きっとバングラデシュのわが工場はすばらしくなると思ったからである。

しかし、そうは問屋が卸さなかった。休み明け、そこには想定外の大きな落とし穴が待っていたのである。

以上

\*\*\*\*\*

## 読後雑感 アジア編 : 2013年 第18回

24. OCT. 13

中小企業家同友会アジア情報センター代表  
東アジアセンター外部研究員(協力会副会長)  
小島正憲

### インドネシア特集

1. 「経済大国インドネシア」
2. 「可能性の大国 インドネシア」
3. 「インドネシアが選ばれるのには理由がある」
4. 「インドネシア9・30事件の謎を解く」
5. 「スハルト帝国の崩壊」

### 1. 「経済大国インドネシア」 佐藤百合著 中公新書 2011年11月20日

副題 : 「21世紀の成長条件」

本著で佐藤氏は、「2009年6月、モルガン・スタンレーは“BRIC ストーリーにもう一つIを加えるか」と題したレポートを発表した。7月にはアメリカ系投資機関 CLSA が“チャインドネシア”という造語を用い、中国、インド、インドネシアの3か国がこれからの“買い”だというメッセージを発信した」と書き、今後、インドネシアが経済大国として世界の舞台に登場してくると予測している。さらに佐藤氏は、「欧米メディアは、インドネシアが世界最大のイスラム人口大国にして民主主義国家という点であるという点を高く評価している」と書き、「人口動態と政治体制の安定性、ユドヨノ政権下での経済開発政策などが、経済成長の持続を裏付けている」と述べている。

佐藤氏は、「モルガン・スタンレー・レポートに遡ること14年も前の1995年に、OECD 閣僚理事会は BRICs にインドネシアを加えた5か国を次期経済大国とみなしていた。なぜインドネシアだけそこから脱落してしまったのだろうか」と問いを發し、それに「インドネシアは1997年、タイを震源地にしたアジア通貨危機に襲われ、翌98年にスハルト政権が崩壊し、一気にその後7年におよぶ激動の体制転換期に突入した」、「インドネシアは BRICs からひとり脱落し国際経済の表舞台から姿を消した」、「その後7年間に、インドネシアは国家統治体制を根本から作り替え政治体制の安定を取り戻した」、「政治体制が安定すると、経済も再び成長を持続できる素地が整った」、「いったんは幻と消えた BRIICs だったが、14年の歳月を経て、再びその可能性が現実味を帯びてきた」と答えている。残念ながら佐藤氏のこの分析は、インドネシア経済の崩壊も再生も十分に説明し切れてはいない。スカルノ体制もスハルト体制も、外圧で一瞬のうちに崩壊したのである。現在のユドヨノ政権下の好況も、中国経済の停滞、つまり外的要素がその真因なのである。インドネシアの内的要因が主因ではないことを自覚し、三度、外圧にさらされ、表舞台への登場が遅延する怖れがあることを予測しておくべきである。

佐藤氏はインドネシア経済の再生の根拠を、2010年時点で2億3755万人という人口の多さに求め、「インドネシアでは1970年ごろから人口ボーナス期間が始まっている。その終点は早くても2030年、より遅い可能性もある」と、その優位性を主張している。さらに「ジャワ島は面積では全国の6.8%にすぎないが、総人口の57%にあたる1億3656万人が住んでいるので、大都市が複数あるのも不思議ではない。日本の本州の半分強の面積に、日本の総人口を超える人口が密集しているイメージである。都市部はもちろん農村部も含めて、島全体が人口稠密な市場を形成している」と、その市場性に注目している。

佐藤氏の最低賃金マップの分析は参考になる。「最低賃金の全国平均を基準にすると、それより2～5割高いのが西端のアチェ州、東端のパプア・西パプア両州、そして首都ジャカルタの3箇所である。逆に平均より2～3割低いのが、ジャワ島内のバンテン、西ジャワ、中ジャワ、そしてジョクジャカルタの各州である。ジャワ西部のバンテンと西ジャワの最低賃金が低い裏には、全国最高レベルの失業の高さがある。ジャワ中東部の方は、失業率は平均より低い、今度は貧困人口比率が平均より高い。大人口が集約的に住むジャワ島は、間違いなく低賃金労働力の供給源である。だがそれは失業や貧困と背中合わせなのだ。水田耕作地の多い中東部は、余剰労働力を貧困層として農村内部に抱え込んでいる。乾燥地の多い西部では、余剰労働力が求職中の失業者として顕在化してくるというわけだ。最低賃金が極端に高い西端と東端では、高賃金と失業・貧困問題が同居している」。

佐藤氏は労働力の質について、「失業率が下がり始めた現在、労働市場にプールされたこの大量の若手高卒者こそがこれからのインドネシアの強みとして効いてくる。企業の視点に立てば、製造業作業員や非製造業スタッフに相当する人材が買い手市場であることを意味する。企業が妥当と考える賃金水準でより良い人材を選ぶことができ、しかも定着率が高いという状況が当分の間は期待できる」と書いている。

佐藤氏はインドネシアの抱える問題点について、「政府は政策努力を重ねてはいるが、解決すべき課題は多い。租税・関税制度の改善は道半ばだし、労働法の改正による労働市場の柔軟化もまだ宿題になっている。インフラ投資のための制度整備では、土地収用の問題が残っている。産業界は、政府の全面的な責任で用地を確保するよう求め、一方の政府は民間にも分担を求めている。公的目的とはいえ、スハルト時代を思い起こさせるような強制的な土地収用には国会や世論が反対する。適正な補償制度をもって早期に用地を確保するための土地収用法は、2011年現在、国会で審議が続いている」、「外国企業の視点から投資環境リスクと映るのは、法制度の不確実性である」、「法の運用に裁量の余地があると、汚職リスクが生じる。ユドヨノ政権が始めた汚職撲滅運動によって税務署や税関での袖の下慣行は改善されているとはいえ、汚職の根は深い」と書いている。

## 2. 「可能性の大国 インドネシア」 矢野英基著 草思社 2012年12月17日

帯の言葉：「21世紀の世界経済をけん引する 世界4位の人口を擁する 親日国の素顔」

本著は、インドネシア経済の常識的な概説書であり、あまり深みもなく、とりたてて注目すべき記述もない。著者の矢野氏は本著の冒頭で、ゴールドマン・サックスなど世界の複数の調査機関のレポートを引き合いに出し、「いずれ、日本はGDPでインドネシアに抜かれる…」と書き、中間層の膨張とそれに伴う消費ブーム、人口大国であり20年は続く人口ボーナス、民主化の進展などを、その根拠として上げているが、これらの論拠で、インドネシアがGDPで日本を抜くと予測するには無理がある。

最近、私はゴールドマン・サックスなどの金融関連機関の無責任なレポートが世界を振り回していることが、世界経済における最も大きな問題であると考えている。つまりゴールドマン・サックスなどは、世界の金融資本家が不動産の入手など金儲けのタネを仕掛け終わった国を異様に持ち上げることによって、他の資本家をそこに誘い込み、その相場を吊り上げる。金融資本家は適当な時期に売り抜け、他の資本家たちがバブルの崩壊などで痛手を受けているのを横目に見て、次の仕込みに入る。ゴールドマン・サックスなどの金融資本家の提灯持ちが、次の国の話題作りに奔走する。インドネシアはまさにそのような国の一つであると見るのがよいと考える。

なにしろインドネシアは20～30年おきに、政治経済の大激動が起きてきた国である。1968年の9.30事件ではスカルノ体制が、1998年の東南アジア通貨危機のときはスハルト体制が、いずれも流血の惨事のあと、あっけなく崩壊した。これらの前例を振り返ってみれば、おそらくあと15年ほどの間で、またインドネシアを大激動が襲うと考える方が可能性が高い。

矢野氏は、「インドネシアでは、国民の約9割がイスラム教徒だ。人口が2億4千万人で、中東の国々よりずっと多いので、“世界でもっともイスラム教徒の多い国”ということになる」と書き、それを肯定的に評価している。しかしインドネシアと言う国が、今から50年前、世界では「インドネシアは世界でもっとも共産党員の多い国である。その数は1億人を超える」と言われ、「次の共産主義革命はインドネシア」と、世界の共産主義者たちから期待されていたということを無視している。それほど強大さを誇っていた共産党が、本当にあっけなく、短時日の間に跡形もなく葬り去られてしまったのである。私はいつもこの事実を思い出し、インドネシアへの企業進出に当たっては、この国民性を理解することがきわめて重要であると考えている。



### 3. 「インドネシアが選ばれるのには理由がある」 茂木正朗著 日刊工業新聞社 2012年4月26日

副題：「親日指数世界一の国」 帯の言葉：「幾度も騙され続けた末につかんだ成功

ーアジアビジネスを知り尽くした著者が語る インドネシアの“生”の魅力と真実」

茂木氏は本文中で、ベトナムでのビジネスの失敗体験を披露しながら、「ベトナム人との戦いは、まさに蟻地獄とでも形容できるぐらい精神的にきついものでした。ベトナムは、アメリカと戦って唯一負けなかった国です。ベトナム人はしたたかです」と書き、インドネシアについては、「日本人とインドネシア人、その相性は他国と比較して一番よいと思います」、「インドネシアは世界一の親日国家です」、「インドネシアは、知る人ぞ知る最後の楽園です」と持ち上げている。この茂木氏の単純なベトナム人やベトナム戦争の認識を読むだけで、この本がいかにか薄っぺらなものがよくわかる。確かにベトナム人は強靱な力を発揮してアメリカに勝利したが、それにはアメリカの戦略的失敗にも大きく助けられたものであったし、中ソの膨大な支援がなければ到底勝利することはできなかった。つまりベトナム戦争の勝利を、ベトナム人のしたたかさだけに求めるのには無理があるし、それを引き合いに出し、論を進めるのは軽率である。

茂木氏のこの本も、インドネシア経済の優位性を豊かな資源、豊富な人口、安定した政治に求めている。また「2006年に大前研一氏が BRICs をアピールした」、「2009年にモルガン・スタンレーも同様の報告をした」、「チャインドネシアという言葉も生まれてきている」と、上掲著同様のことを書いている。

茂木氏はこの本で、9. 30事件のことを全く触れていない。私はこの事件の理解なくしては、現代インドネシアの把握は不可能だと考えている。茂木氏は、「インドネシアでもベースアップ時期になると各地で労働者デモやストが頻発し、進出した企業を悩ませています。2012年1月、ジャカルタ近郊の工業団地では最低賃金の引き上げを求める従業員による大規模デモが発生し、日系企業も約200社が操業を一時停止したほどです」、「さらにデモ隊の一部が工業団地の敷地内に押し入り、従業員に強制的にデモ参加を呼びかけたりするなど、その行動は日増しにエスカレートしていきました」と書き、「普段は温厚とされるインドネシア人も、集団になれば過激な行動に走る一面もありますので、注意が必要です」と注意を促している。私はここにこそ、9. 30事件や東南アジア通貨危機時の騒乱と同根の、インドネシア人の国民性が潜んでいると見るべきだと思う。

### 4. 「インドネシア9・30事件の謎を解く」 千野境子著 草思社 2013年10月4日

副題：「スカルノ、スハルト、CIA、毛沢東も影」 帯の言葉：「本当の黒幕は誰だったのか」

1965年に起きたインドネシアの9. 30事件は、若き私に大きな衝撃を与えた事件だった。当時、アイディット議長が率いるインドネシア共産党(PKI)は中国共産党を除けば黨員数300万強と世界最大の勢力を誇っており、共産主義革命の最先端を走っていた。その姿は、私の心の中の希望の星だった。ところが、そのPKIが一瞬で壊滅状態に追い込まれ、多数の黨員と指示者らが逮捕、殺害されてしまった。千野氏は本書で、「その数は数十万、いや百万単位とも言われているが、正確な数は今もって不明である」、「中部ジャワのソロ川は、共産黨員の血で真っ赤に染まった」と書いている。このインドネシアの9. 30事件は、中国の文化大革命、カンボジアのポル・ポト大虐殺に匹敵する現代アジア史の汚点である。そしてこの事件は謎だらけで、それがいまだに十分に解明されておらず、それは「スハルトが9. 30事件を墓場まで持っていったしまった」と言われているほどである。

私は10月下旬に、AAPのメンバーといっしょに、縫製工場視察のためインドネシアを訪ねることにしていた。そのスケジュール表に目を通していたとき、その旅程に中部ジャワのソロ市の工場見学が入っていることに気が付いた。それを見て私は、「ソロが9. 30事件の虐殺現場の一つであった」ことを思い出した。さっそく9. 30事件についての文献を探して読んでおこうと思って書店に足を運んだら、運良く発行されたばかりのこの本に出会ったのである。私は運命的なものを感じ、さっそくこの本を購入し読んでみた。

千野氏は最初に、「実行者ははっきりしている。“9月30日運動”を名乗ったスカルノ大統領の警護隊の一人、ウントン中佐ら左派軍人たちである。問題は、実行犯である彼らは純粋に自分たちの判断で立ち上がったのか、それとも立ち上がらせ行動に走らせた人間や団体、国家など背後関係がどのようなのかだ」と書き、「事件が謎に満ちているのはスハルトのせいだけではない。事件に登場する他のアクターたちスカルノ、首謀者のウントン中佐(軍事裁判で処刑)、陸軍幹部らによる“將軍評議会”なるグループ、PKI議長アイディット(逃亡後、射殺)、毛沢東、CIAの要員らは全員が事件を起こすに至る動機を持っており、誰が事を起こしても不思議ではないからである」と述べている。

そして最後に、「結局、9. 30事件とは、スカルノがクーデター計画への種を播き、世界革命という壮大な夢に取り憑かれた毛沢東の迫力に軽挙妄動したアイディットが国軍内の権力争いを道連れにクーデターに走るが、準備も十分でなければ、中国の支援も期待したほどではなく、誤算が重なった。これに対して、その動きを事前にキャッチしたスハルトがいち早く主導権を握り、情勢の変化を待ち望んでいたアメリカがこれに便乗した」というのが、事件の謎解きの私なりの答えだ」と書いている。

つまり9. 30事件は、事件後50年近くを経た今でも、大きな謎のままなのである。しかし千野氏の記述などから読み取れることは、中国の毛沢東、そしてアメリカのCIAの関与＝外圧が、この事件を誘発したということである。そしてこの事件での最大の利益の享受者であるスハルトも、1998年の東南アジア通貨危機という外圧に誘発されたインドネシア国民の動きによって、その座を追われた。つまりインドネシアの政治や社会・経済は、歴史上、20～30年ごとに、

外圧で激変を余儀なくされてきたということである。しからばスハルトなき後、すでに15年を経た今、インドネシアはどのような外圧にさらされ、どのように変化をしていくのであろうか。私は、それは中国の政治・経済の激変という外圧ではないかと考えている。

なお、千野氏はインドネシアについて、「インドネシアをひとことで表現する言葉は“多様性”である」、「多民族に多言語、そして最多島嶼国。当然、文化や習慣、生活も多様である。宗教にしても国民の約88%がイスラム教徒という世界最大のイスラム教徒人口を抱えながら、イスラム国家ではない。原理主義とも一線を画し、緩やかで穏健なイスラムといわれてきた」、「地方での反乱の背景には資源の偏在という問題が横たわっていた。インドネシアの天然資源はスマトラ島の石油をはじめ外島に集中し、それを膨大な人口を抱えるジャワ島が消費するという構図だ。資源に恵まれながらジャワ島に収奪される形の外島は不満であり、今日で言う地方分権への要求が燦々していた」と書いている。

## 5. 「スハルト帝国の崩壊」 吉村文成著 めこん 1999年5月27日

帯の言葉：「スハルトは何をしたのか？ 9・30事件から大統領退陣まで 今ようやく語られる真実」

本書で吉村氏は、1998年のスハルト退陣時のインドネシアの混乱ぶりを、自らの現地での体験を通して、生々しく語っている。この本は、当時の実情を知りたい人には必読品だろう。吉村氏はその政変の本質を、「基本的に言えば、スハルト政権は冷戦の産物である。東西冷戦の中で、“強権”による“安定と開発”を実現してきた政権であることは間違いない。冷戦が終わって“過去の遺物”となった政権は、結局“終わる”しかないのだ」と書いている。またその政権崩壊の原因の通貨危機についても、「アジア通貨危機は、外資が洪水的に入り込み、突然、洪水的に引き上げ始めたことから起こった」と述べている。さらに、「地下資源の収奪、援助、外国投資—どれをとっても、外部からのインプットである。このインプットが、インドネシアの経済発展の原資だろう。この国が築いたのは、パイの拡大に消費能力を持つ市民の台頭を、必ずしも必要としない社会だったのだ」と言い、「経済危機と言っても、通貨ルピアの値下がりとは外貨預金を持つ人々には恩恵だ。年利60%にも預金利率が上がれば、事業をするより銀行預金をして寝ていた方がよい。そんな意味で、多くの“持てる人々”にとって、危機は恩恵でもあったのだ」と喝破している。これらの指摘は、現在の中国にも通用するものであり、傾聴に値する。

吉村氏は、9・30事件にも触れ、「この事件のもっとも重要な面は、東西冷戦の最中であって、インドネシアの国際的立場をスカルノ政権の“反帝・親共”路線からスハルト政権“反共・親欧米”路線に180度転換したことだ。翌67年、東南アジア諸国連合(ASEAN)が発足するなど、この事件をきっかけに、東南アジアの政治地図は大きく塗り替えられた」と書いている。

また吉村氏は、「1740年、バタビア(現在のジャカルタ)で“紅河事件”と呼ばれる事件が発生した。殺害された華人の遺体で、市内の運河が赤く染まった、といわれる」とも書いている。

以上

\*\*\*\*\*

## 上海街角インタビュー ④

社団法人大阪能率協会アジア・中国事業支援室副室長(海外委員)

順利包装集团董事长(在上海)

福喜多技術士事務所所長

福喜多俊夫

## 「中国の高速鉄道」

中国の高速鉄道は2011年7月の温州郊外での追突事故以来、新規車両の入札がストップし、建設工事もスローダウンしていた。2013年3月に鉄道部が解体され、中国鉄路総公司が発足、7月24日の国务院の会議で李克強首相が「鉄道は国家の重要なインフラ」と鉄道建設の推進を決め、2013年の鉄道投資額を6600億元(約10兆5600億円)と従来計画から100億元上積みした。それに呼応して、中国政府直轄の鉄道投資会社、中国鉄路建設投資公司是高速鉄道車両の入札を再開すると発表、南部や西部の路線向け91編成の高速列車を調達する計画を明らかにした。調達規模は500億元(約8000億円)程度と見られる。

高速鉄道入札再開の記事を目にした頃、上海で中国高速鉄道の歴史に詳しいA氏(復旦大学出身、外資企業勤務 40歳台)に出会ったのでいろいろ話を聞いた。今回は単独インタビューである。

## 1. 中国高速電車の概要

中国の高速電車には **CRH** という頭文字がついているが、これは China Railway High-Speed の頭文字から来ている。現在、中国で走っている高速電車の車種は 5 シリーズあり、**CRH1**、**CRH2**、**CRH3**、**CRH5**、**CRH380** である。

**CRH1**：カナダ・ボンバルディアの技術、200 キロ級（グループ本社はカナダであるが、ボンバルディア輸送という電車部門の本社はドイツ）

**CRH2**：日本・川崎重工業の新幹線技術、200 キロ級

**CRH3**：独・シーメンス技術、300 キロ級

**CRH5**：仏・アルストム技術、200 キロ級

**CRH380**：中国で技術改造、組み合わせて製造した電車、300 キロ級。

380 とは、北京⇄上海を 4 時間で走るという当時の鉄道部長の発想から逆算すると時速 380 キロが必要ということでこの番号をつけた。

（これ以外に、南京浦鎮車両で開発中の **CRH6** がある。160～250 キロ級、今後増える都市間鉄道を狙っているが、まだ生産していない）

## 2. 中国高速電車導入の背景

- ① 2002 年、中国初の旅客専用線、瀋陽⇄泰皇島間の専用線が完成するに当たり、中国の高速鉄道の試験が行われ始めた。2002 年 9 月、中国が自主開発した“先峰号”が 292 キロ、同 11 月、“中華の星”が 320 キロを記録した。また在来線と専用線の互換性を実証した。
- ② 2004 年、国務院が“中長期鉄道網計画”を発表、高速鉄道と旅客専用線を建設する方針を明らかにした。但し、自主開発の電車は試験ではよい記録を残したが、実運行に切り替えるとトラブルが多発。改善に時間がかかるため、当時鉄道部長であった劉志軍が“国産電車は一切使わない、外国産の車両を租借する”と発言した（在任中に成績をあげるために待てない）。しかし、各関係者（多数の国営車両メーカーおよびその技術者達）からの反発が強いため発言を撤回、中外合作による技術導入に方針を変更した。
- ③ 当時のテーマは、まず在来幹線のスピードを上げるための“動車”であり、本当の意味での高速鉄道ではなかった。  
（注）動車：各車両にけん引力を付けられるタイプ。従来の機関車けん引タイプより発車・加速・停車能力が優れている。

## 3. 200 キロ級高速電車の導入

- ① 2004 年、“全国第 6 次鉄道スピードアップ”のため、鉄道部が 200 キロ級の高速電車 200 編成の入札を募った。中外合作の方針に基づいて、対内的には“国内車両メーカーが単独の入札は駄目、必ず外国メーカーと組んで参加”、対外的には“外国企業の単独入札は駄目、必ず鉄道部の指定した中国メーカーと組んで始めて入札の窓口になれる”とした。鉄道部は南車集団青島四方機車車両と北車集団長春客車の二社を外国との交渉窓口に指定した。
- ② 外国企業としてボンバルディア、川崎重工業、アルストム、シーメンス交通が入札に参加した。シーメンスは技術移転費 3.9 億ユーロ、1 編成車両に 3.5 億元の要求を行い、譲らなかったため落札できず、他の 3 社は中国指定スペックを前提に、中国企業と組んだ企業共同体としてそれぞれ落札した。（当時、鉄道部の技術移転費の許容額は 1.5 億ユーロであった）

（なお、落札に失敗したシーメンス交通は、このために株が暴落、シーメンス本社は商談参加者全員を帰国させ CEO を更迭した。シーメンス交通はその翌年の 300 キロ級の入札では、コストを半分まで下げて 60 編成の受注に成功した）



ボンバルディア：四方機車車両と、四方ボンバルディア鐵路運輸設備（BST）という合弁会社を作って 40 編成受注。合弁のため直接鉄道部には技術費なし。生産する車種の番号は **CRH1**。原型はボンバルディアの Regaina C2008 で、運行速度 200 キロ、最高速度 250 キロ。 広州⇄深圳の在来線にまず適用した（**CRH1A**：標準 8 車両の編成）。その後、北京⇄上海間の在来線輸送力増強と快適サービス提供のため、2007 年、以下 2 車種をそれぞれ 10 と 20 編成追加受注した。  
（**CRH1B**：標準 16 車両の編成、**CRH1E**：16 寝台車編成）



CRH1



Regaina

川崎重工業：四方機車車両と共同で 60 編成受注。3 編成は日本からの輸入、6 編成は青島で組み立て、残り 51 編成は基幹部品を輸入して青島で生産。車種番号 **CRH2**。  
技術は中国国内使用に限定。原型は新幹線 E2-1000、運行速度 200 キロ、最高速度 250 キロ。



CRH2



新幹線 E2-1000

標準 8 車両編成は **CRH2A**、その後、在来線輸送力増強と快適サービス提供のため、以下改造版の 2 車種 20 編成ずつ追加受注。（**CRH2B**：16 車両編成、**CRH2E**：16 寝台車編成）

四方が技術移転を受けてからのち、原型の 4+4（8 車両のうちの 4 車両が動力付）を 6+2 にして **CRH2C** を製造、それを 300 キロ級として使用。その改造に日本から安全性問題に責任を負わないと注文をつけられ、一時話題を呼んだ。

アルストム：長春客車と組んで 60 編成受注。3 編成は輸入、6 編成は長春で組み立て、残りは基幹部品輸入で長春生産。車種番号 **CRH5**。原型は SM3、時速 200 キロ、最高速度 250 キロ。標準 8 車両編成は **CRH5A**。



CRH5



SM3

納品後の実運転中、鉄道部は長時間 250 キロ運転を強要、それもあって合作した 4 社の中でトラブルが多く、その後、鉄道部は同社との更なる合作は断念した。  
（しかし、アルストムは中国の地下鉄市場ではかなり強い）



#### 4. 300 キロ級高速電車の導入

2005 年 3 月、北京オリンピック（2008 年）前に開通する 350 キロ運転予定の北京⇄天津の都市間高速鉄道および建設中の広州⇄武漢の高速鉄道に備え、高速電車の調達が急務となったので鉄道部が 300 キロ級電車の入札を募った。

シーメンス：1 回目の 200 キロ級で受注に失敗したシーメンスが、中国北車唐山軌道客車と組んで、技術移転費 0.8 億ユーロ、1 編成あたり 2.5 億元の価格で 60 編成を受注した。車種番号は **CRH3**。原型は ICE3、運行速度 330 キロ、最高速度 380 キロ。**CRH3C** は 8 車両編成、**CRH3D** は 16 車両編成。



**CRH3**



**ICE3**

中国南車四方機車車両は川崎重工業から 300 キロ級の技術移転を拒否されたので、所有している E2-1000 技術を改造して (4+4 を 6+2 に動力車増設) 作った **CRH2C** をもって応札、受注に成功した。

**CRH2C** は北京⇄天津を走ったが、1 年後、武漢⇄広州間の高速鉄道に転出、北京⇄天津は **CRH3** が主役となっている。

（最高速度 350 キロとは、ドイツと日本で 400 キロ台の試験走行を記録したのを根拠としているとの話もある）

#### 5. “自主開発” した高速電車 CRH380

2008 年、北京⇄上海間の高速鉄道建設が始まり、4 時間で走らせるという、当時の鉄道部長の発想で、**CRH380** という車種番号がつけられた。

四方が（川崎重工技術）の **CRH2C** をもとに、形、モーターを変えて、また、ブレーキはドイツ製、ソフトは日本のままで **CRH380A** を開発。

唐山軌道客車がシーメンス **CRH3** をもとに形を変えて **CRH380B** を開発した。

（**CRH380A** はソフト以外いろいろ改造したが、**CRH380B** は **CRH3** のパワー余りを食っただけとの批判がある）

このいわゆる世界最速電車は 2008 年、全部で 400 編成が発注された。2010 年 10 月開通した上海⇄杭州間の高速鉄道は始めて **CRH380A** を導入、416 キロの記録を残した。

**CRH380** シリーズはいわゆる“国産化”を実現して、2011 年 6 月開通した北京⇄上海間の高速鉄道に使用され、今後の中国の高速鉄道の主力車種となる。

**CRH380A**：中国南車四方が開発、生産

**CRH380B**：中国北車唐山車両が開発生産

**CRH380C**：中国北車長春車両が最近開発着手したもの。**CRH380B** とほぼ一緒

**CRH380D**：四方ボンバルディア BST がボンバルディアの新型 ZEFIRO 380 を真似て開発した。現在、2 編成納入したのみ（70 編成のうち）



**CRH380A**



**CRH380B**



CRH380D

## おわりに

A 氏の話すをうまく整理できず、長々と記述したが、中国高速鉄道は 2011 年 7 月 23 日の温州郊外における“動車”衝突事故（衝突したのは双方 200 キロ級の電車）のあと、スピード重視の鉄道部も安全重視に転換、時速 350 キロの高速運転はすべてペンディングとされている。

中国のような広大な国では、航空機は遠距離の点を結ぶには有利であるが、産業発展上都市間を線で結ぶには高速鉄道網の充実には欠かせない。高速鉄道の運行ノウハウは一朝一夕では得られない。中国の報道でも高速鉄道の路線メンテナンス車両はまだ開発途中である。いたずらにスピードを競わずソフト技術を充実させ、中国の高速鉄道が発展することを望みたい。10 月 22 日付の人民網には、最近杭州—南京、杭州—寧波間の高速鉄道が開通し、高速鉄道の利便性が一層向上、航空便と激しい乗客争奪戦争を繰り広げているという。路線によっては、航空便は 2～3 割の値下げを行い、高速鉄道より航空便の方が安い場合もあるようだ。

なお、中国高速鉄道四横四縦計画とは以下のものである。

四横：①青島⇄済南⇄太原  
②徐州⇄鄭州⇄西安  
③南京⇄武漢⇄重慶  
④杭州⇄長沙

四縦：①北京⇄上海  
②北京⇄武漢⇄広州  
③ハルビン⇄大連／北京  
④杭州⇄アモイ⇄深圳

注）写真は A 氏がインターネットからダウンロードしたもの。

以上

\*\*\*\*\*

## 【中国経済最新統計】

	① 実 質 GDP 増加率 (%)	② 工 業 付 加 価 値 増加率 (%)	③ 消費財 小売総 額増加 率(%)	④ 消費者 物価指 数上昇 率(%)	⑤ 都市固 定資産 投資増 加 率 (%)	⑥ 貿易収 支 (億ドル)	⑦ 輸 出 増加率 (%)	⑧ 輸 入 増加率 (%)	⑨ 外国直 接投資 件数の 増加率 (%)	⑩ 外国直 接投資 金額増 加率 (%)	⑪ 貨幣供 給量増 加 率 M2(%)	⑫ 人民元 貸出残 高増加 率(%)
2005 年	10.4		12.9	1.8	27.2	1020	28.4	17.6	0.8	▲0.5	17.6	9.3
2006 年	11.6		13.7	1.5	24.3	1775	27.2	19.9	▲5.7	4.5	15.7	15.7
2007 年	13.0	18.5	16.8	4.8	25.8	2618	25.7	20.8	▲8.7	18.7	16.7	16.1
2008 年	9.0	12.9	21.6	5.9	26.1	2955	17.2	18.5	▲27.4	23.6	17.8	15.9
2009 年	9.1	11.0	15.5	1.9	31.0	1961	▲15.9	▲11.3	▲14.9	▲16.9	27.6	31.7
2010 年	10.3	15.7	18.4	3.3	24.5	1831	31.3	38.7	16.9	17.4	19.7	19.8
2011 年	9.2											
6 月	9.5	15.1	17.7	6.4	11.8	223	17.9	19.0	6.6	2.8	15.9	15.2
7 月		14.0	17.2	6.5	27.7	315	20.3	23.0	2.7	19.8	14.7	15.0
8 月		13.5	17.0	6.2	33.4	178	24.4	30.4	6.4	11.1	13.6	14.8
9 月	9.1	13.8	17.7	6.1	27.3	145	17.0	21.1	-3.5	7.9	13.1	14.3
10 月		13.2	17.2	5.5	34.1	170	15.8	29.1	-0.6	8.7	16.7	14.1
11 月		12.4	17.3	4.2	21.4	145	13.8	22.6	-12.9	-9.8	16.2	14.0
12 月	8.9	12.8	18.1	4.1	5.7	165	13.3	12.1	-15.4	-12.7	17.3	14.3
2012 年												
1 月				4.5	25.3	273	-0.5	-15.0	4.6	10.8	16.6	14.8
2 月		21.3		3.2	—	-315	18.3	40.3	38.7	-0.9	17.8	15.0
3 月	8.1	11.9	15.2	3.6	21.1	53	8.8	5.4	-6.5	-6.1	18.1	15.7
4 月		9.3	14.1	3.4	19.2	184	4.9	0.4	-26.1	-0.7	17.5	15.4
5 月		9.6	13.8	3.0	21.0	187	15.3	12.7	-6.1	0.0	17.9	15.7
6 月	7.6	9.5	13.7	2.2	21.8	317	11.3	6.3	-16.3	-6.9	18.5	16.0

7月		9.2	13.1	1.8	20.6	251	1.0	5.7	-7.8	-8.6	18.9	16.0
8月		8.9	13.2	2.0	19.4	267	2.7	-2.7	-12.7	-1.4	18.4	16.1
9月	7.4	9.2	14.2	1.9	23.1	277	9.8	2.3	-6.4	-6.8	19.8	16.2
10月		9.6	14.5	1.7	22.4	320	11.5	2.2	1.8	-0.2	14.6	15.9
11月		10.1	14.9	2.0	20.0	196	2.8	-0.1	-8.7	-5.4	14.5	15.7
12月	7.9	10.3	15.2	2.5	18.8	316	14.0	6.0	-7.8	-4.5	14.4	15.0
2013年												
1月				2.0	20.8	291	25.0	29.0	-12.4	-3.4	15.9	15.4
2月				3.2		153	21.7	-14.9	-35.6	6.3	15.2	15.1
3月	7.7	8.9	12.6	2.1	21.5	-9	10.0	14.2	-19.7	5.7	15.7	14.9
4月		9.3	12.8	2.4	19.8	182	14.6	16.6	13.9	0.4	16.1	14.9
5月		9.2	12.9	2.1	19.7	204	0.9	-0.1	-14.4	0.3	15.8	14.5
6月	7.5	8.9	13.3	2.7	19.9	271	-3.3	-0.9	-17.3	20.1	14.0	14.1
7月		9.7	13.2	2.7	20.2	178	5.1	10.8	1.2	24.1	14.5	14.3
8月		10.4	13.4	2.6	21.4	285	7.1	7.1	-11.7	0.6	14.7	14.1
9月	7.8	10.2	13.3	3.1	19.6	152	-0.4	7.4	-16.8	4.9	14.2	14.3

注：1. ①「実質 GDP 増加率」は前年同期（四半期）比、その他の増加率はいずれも前年同月比である。

2. 中国では、旧正月休みは年によって月が変わるため、1月と2月の前年同月比は比較できない場合があるので注意されたい。また、（ ）内の数字は1月から当該月までの合計の前年同期に対する増加率を示している。

3. ③「消費財小売総額」は中国における「社会消費財小売総額」、④「消費者物価指数」は「住民消費価格指数」に対応している。⑤「都市固定資産投資」は全国総投資額の86%（2007年）を占めている。⑥—⑧はいずれもモノの貿易である。⑨と⑩は実施ベースである。

出所：①—⑤は国家统计局統計、⑥⑦⑧は海関統計、⑨⑩は商務部統計、⑪⑫は中国人民銀行統計による。